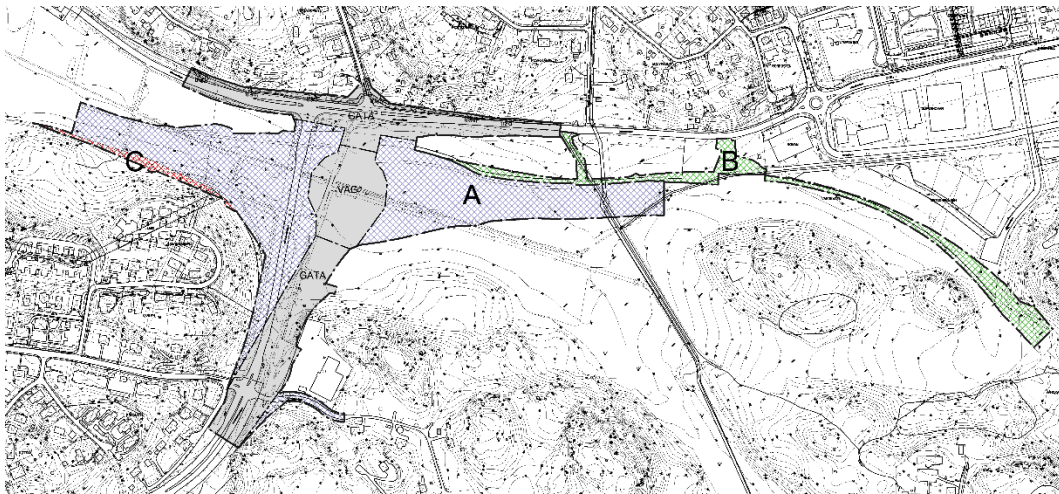


Planbeskrivning

Detaljplan för Grantorp 5:1 m.fl. inom kommundelarna Flemingsberg och Glömsta



Områden i grått med benämning gata och väg regleras med ny detaljplan och områden i grönt, rött och blått (A, B och C) är områden som upphävs

Samrådshandling

*Kommunstyrelsens förvaltning, 2020-12-07
Samhällsbyggnadsavdelningen
Diarienummer 2019/1424*

Om detaljplanen

Vad är en detaljplan?

En detaljplan reglerar hur mark och vatten ska användas och hur bebyggelsen ska se ut. Detaljplanen talar om vad du och andra får och inte får göra för byggåtgärder inom planområdet. Det är kommunen som tar fram en detaljplan och du som invånare har möjlighet att ta del av informationen och lämna idéer och synpunkter.

Läs mer på

<http://boverket.se/sv/samhallsplanering/kommunalplanering/detaljplanering/>

Planhandlingar

I detaljplanen ingår följande handlingar:

- Planbeskrivning (denna handling), 2020-12-07
- Plankarta med bestämmelser, 2020-12-01
- Fastighetsförteckning, 2020-12-14
- Checklista BKA Kästa, 2020-11-01
- Dagvattenutredning, 2020-12-02

Detaljplaneprocess och tidplan

Detaljplanen har tagits fram enligt plan- och bygglagen (PBL 2010:900), i dess lydelse från 2: a januari 2015 med standardförfarande. Detaljplanen befinner sig i samrådsskedet. Tidplanen är preliminär.



Detaljplan för Grantorp 5:1 m.fl. inom kommundelarna Flemingsberg och Glömsta.

Standardförfarande (PBL 2010:900 med dess lydelse från 2015-01-02)

Detaljplanen har tagits fram av samhällsbyggnadsavdelningen på kommunstyrelsens förvaltning i samarbete Norconsult AB.

Innehåll

Om detaljplanen	2
Sammanfattning	4
Detaljplan	5
Planens syfte	5
Plandata	5
Planförslagets förutsättningar, förändringar och konsekvenser	7
Tidigare ställningstaganden	30
Undersökning och beslut om betydande miljöpåverkan	33
Genomförande	35
Organisatoriska frågor	35
Fastighetsrättsliga frågor	36
Ekonomiska frågor	37
Tekniska frågor	37
Administrativa frågor	38

Sammanfattning

Trafikverket planerar att bygga en ny kapacitetsstark väg som kopplar ihop väg 73 (Nynäsvägen), väg 226 (Huddingevägen) och väg E4/E20. Projektet heter Tvärförbindelse Södertörn och syftar till att förbättra resmöjligheterna i Södertörn. Trafikverket uppför en vägplan som redovisar den nya vägens omfattning, påverkan och utformning.

För att Trafikverket ska kunna genomföra projektet Tvärförbindelse Södertörn uppför Huddinge kommun en ny detaljplan samt upphäver delar av tre gällande detaljplaner i området kring Kästa. Den nya detaljplanen behöver reglera en sidoförflyttning av Katrinebergsvägen, bekräfta Glömstavägen och reglera den nya överliggande cirkulationsplatsen eftersom dessa anläggningar inte är en del av Trafikverkets vägplan. Utöver detta behöver kommunen upphäva delar av tre gällande detaljplaner i området som inte stämmer överens med Trafikverkets vägplan. Delar av följande gällande detaljplaner stämmer inte överens med den föreslagna vägplanen och upphävs:

- *Detaljplan för Trafikplats Botkyrkaleden/Katrinebergsvägen*, laga kraft 2002-10-31.
- *Detaljplan för Glömstadalen etapp I*, laga kraft 2014-01-17.
- *Detaljplan för Kästa*, laga kraft 1990-03-08

Området som berörs av detta planförslag består av vägområde, gräsytor, skog och åkermark. Fastigheterna inom utpekade område ägs av Huddinge kommun. Längs med Glömstavägen finns flertalet ekar som är skyddsvärda och en som är ett naturminne. I Huddinge kommuns kulturmiljöinventering från 2003 är Glömstadalen utpekad som ett odlingslandskap som ska bestå och att öppna landskapet ska värnas. Utöver detta finns det inga utpekade natur-, kultur- och rekreationsvärden i området. Tvärförbindelse Södertörn och Glömstavägen är riksintresse för befintlig och planerad väg.

Syftet med planförslaget stämmer överens med kommunens gällande översiktsplan (antagen 2014).

Någon betydande miljöpåverkan bedöms inte uppstå som en följd av detaljplanen. Kommunen gör därför den sammanvägda bedömningen att detaljplanen inte antas medföra betydande miljöpåverkan som avses i miljöbalkens 6 kap, med beaktande av miljöbedömningsförordningen (2017:966) 2 §.

Detaljplanen beräknas gå på samråd under kvartal 1, 2021, gå på granskning kvartal 2, 2021, antas kvartal 4, 2021 och vinna laga kraft kvartal 4, 2021. Tidsplanen är preliminär.

Enligt Trafikverkets tidplan kan Tvärförbindelse Södertörn börja byggas tidigast 2023 och färdigställandet av vägen beräknas ta cirka tio år från byggstart.

Ansvars- och kostnadsfördelning över färdigställandet av vägen regleras i ett eller flera tillhörande genomförandavtal mellan Huddinge kommun och Trafikverket.

Detaljplan

Planens syfte

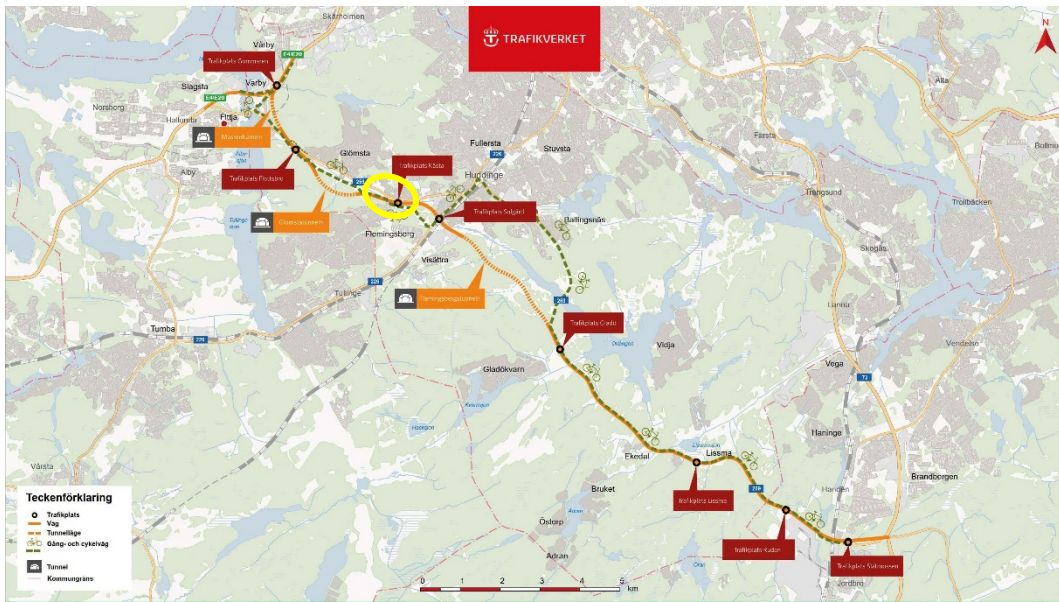
Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en ny dragning av Katrinebergsvägen och möjliggöra för en ny cirkulationsplats över och kopplingar till Tvärförbindelse Södertörn. Glömstavägen tas med i detaljplanen för att få en tydligare reglering av vägen, det vill säga att en detaljplanen reglerar vägen istället för att tre detaljplaner gör det, samt för att hantera mindre förändringar av vägens utbredning och utformning. Syftet med detaljplanen är även att upphäva delar av gällande detaljplaner som inte stämmer överens med Trafikverkets vägplan för Tvärförbindelse Södertörn. För att Trafikverket ska kunna genomföra vägplanen krävs det att vägplanen inte strider mot gällande detaljplaner.

Tvärförbindelse Södertörn kommer tillsammans med E4 Förbifart Stockholm att binda samman de södra och norra delarna av länet och skapa nya möjligheter för boende, pendling och näringsliv. Tvärförbindelse Södertörn knyter samman Stockholmsregionens stadskärnor Kungens kurva/Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum.

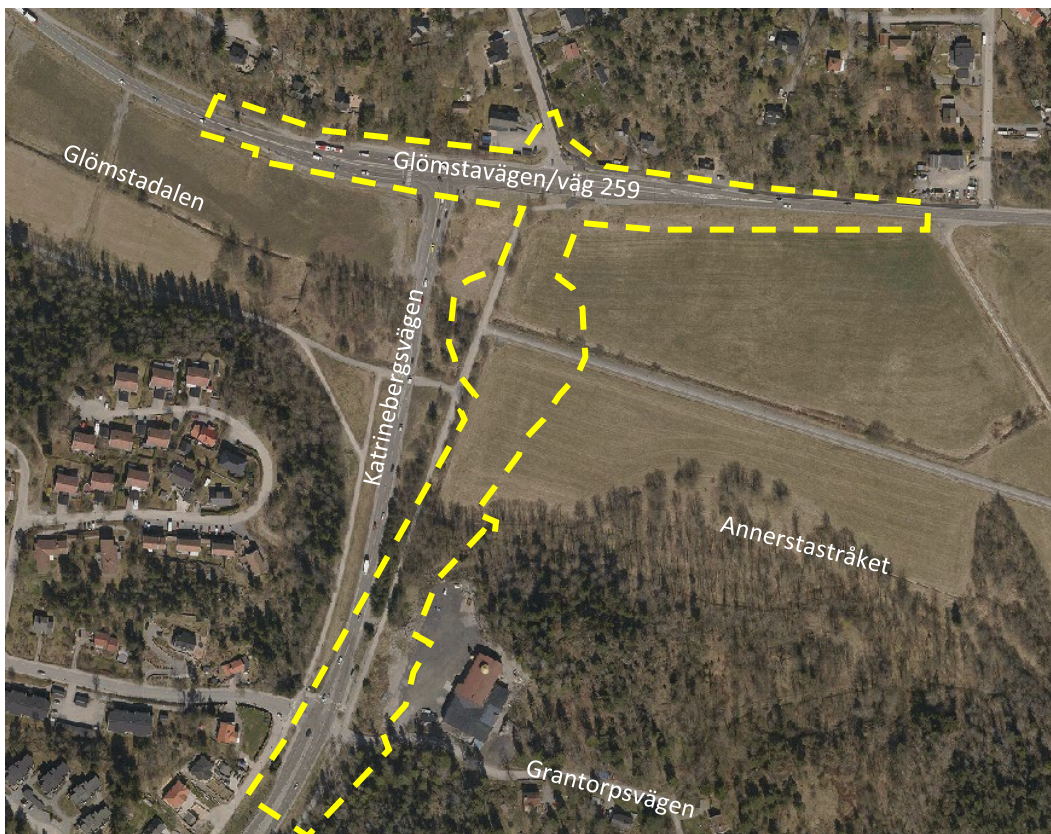
Den nya förbindelsen ska skapa förutsättningar för säkra och effektiva resor och transporter över Södertörn för samtliga trafikslag. På så sätt ska sambanden mellan de regionala stadskärnorna stärkas och förutsättningar för regional utveckling förbättras.

Plandata

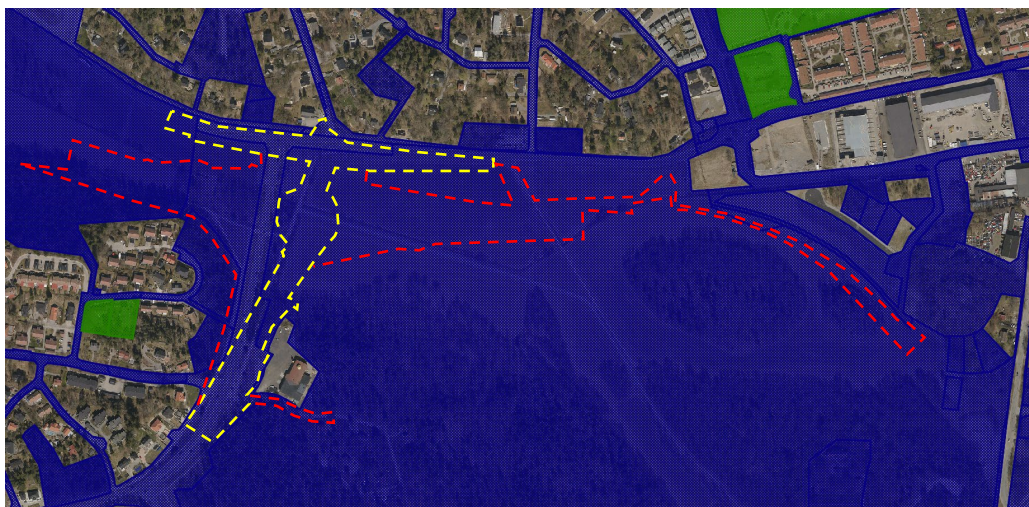
Lägesbestämning, areal, markägoförhållanden och markförhållanden
Planområdet ligger cirka 3 kilometer sydväst om Huddinge centrum och cirka 1,5 kilometer nordväst om Flemingsbergs centrum. Planområdet är cirka 11 hektar stort och utgörs idag av Glömstavägen (väg 259), Katrinebergsvägen och del av Glömstadalen. I Glömstadalen är det främst åkermark men även mindre områden med gräs och skog som berörs.



Figur 1: Det aktuella planområdets lokalisering inringat i rött. Karta: Trafikverket



Figur 2: Ortofoto med ungefärligt planområde för ny detaljplan



Figur 3: Det aktuella planområdets ungefärliga lokalisering markerat i gult och områden som upphävs i rött. Blå yta är områden som ägs av Huddinge kommun och grön yta är områden som ägs av Huddinge samhällsfastigheter. Yta utan färg ägs av enskilda fastighetsägare.

Delar av gällande detaljplan upphävs på delar av fastigheterna Kästa 2:212, Grantorp 5:1, Handkvarnen 11, Grantorp 5:3, Vårdkasen 1:57, Rosenhill 1:1 samt Meteorskuren 1. Delar av gällande detaljplan regleras med ny detaljplan på delar av fastigheterna Grantorp 5:1, Grantorp 5:3, Glömsta 4:1 samt Glömsta 5:1. Delar av dessa fastigheter regleras som allmän plats VÄG₁ eller GATA. Huddinge kommun äger samtliga fastigheter i planområdet. Åkermark på fastigheterna Grantorp 5:1 och Kästa 2:212 är utarrenderad och används idag för foderproduktion till Balingsholms gård.

Planförslagets förutsättningar, förändringar och konsekvenser

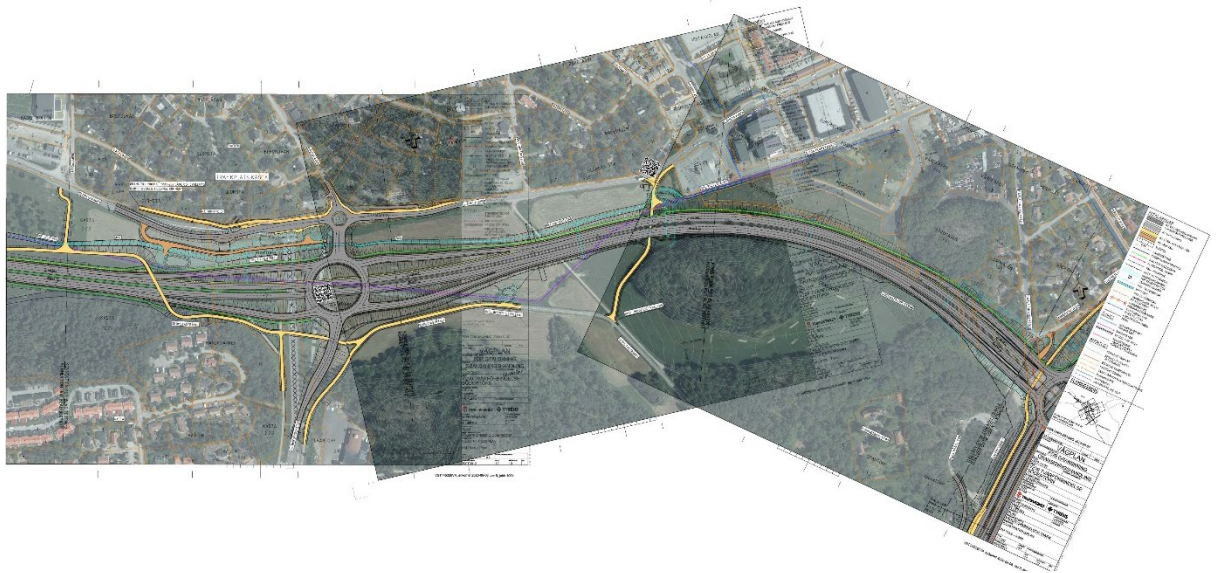
Trafikverkets pågående planering

Trafikverket planerar att bygga en ny kapacitetsstark väg, kallad Tvärförbindelse Södertörn, som kopplar ihop väg 73 (Nynäsvägen), väg 226 (Huddingevägen) och väg E4/E20. Vägen består utav fyra filer, två i vardera riktningen, och det kommer finnas åtta trafikplatser som knyter samman den nya vägen med omkringliggande områden. Vidare föreslås nya gång- och cykelvägar längs med delar av den nya vägen. Projektets syfte är förbättra resmöjligheterna i Södertörn. Idag är Glömstavägen en olycksdrabbad väg. Den nya vägen och det regionala cykelstråket, som ingår i projektet, kommer att ge bättre framkomlighet och säkerhet för såväl bilister, cyklister och gångtrafikanter som den stora mängd godstrafik som dagligen trafikerar Södertörn.

Den nya förbindelsen ska skapa förutsättningar för säkra och effektiva resor och transporter över Södertörn för alla trafikslag. På så sätt ska sambanden mellan de regionala stadskärnorna stärkas och förutsättningar för regional utveckling förbättras. Tvärförbindelse Södertörn kommer tillsammans med E4 Förbifart Stockholm även att binda samman de södra och norra delarna av länet och skapa

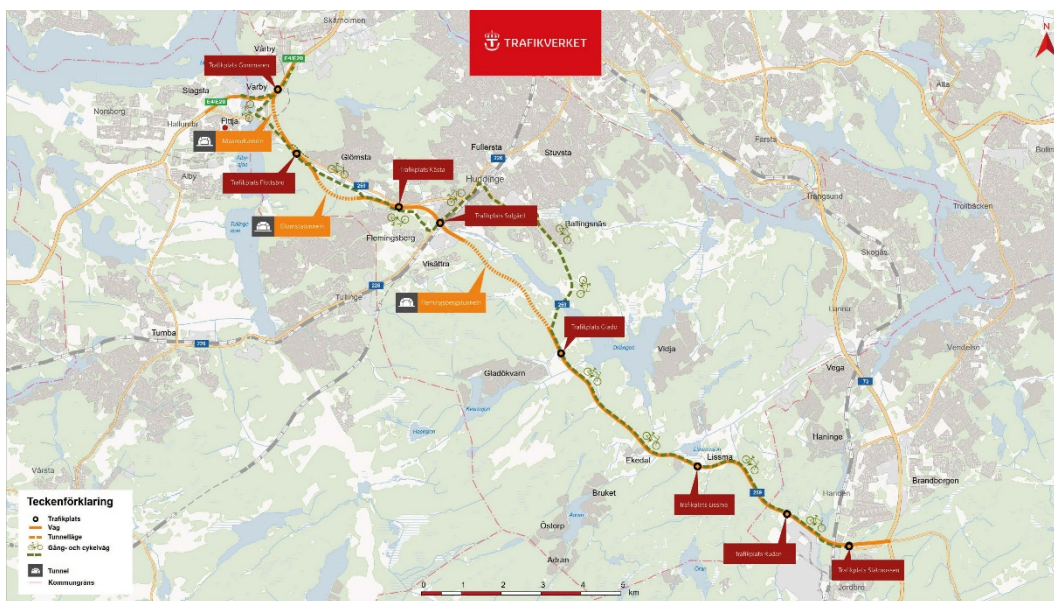
nya möjligheter för boende, pendling och näringsliv. Tvärförbindelse Södertörn knyter därmed samman flera av Stockholmsregionens stadskärnor.

Trafikverket upprättar en vägplan som redovisar den nya vägens omfattning och utformning samt konsekvenser på miljö och omgivning. Den nya vägens konsekvenser med mera prövas i Trafikverkets vägplan och granskas sedan av länsstyrelsen. För att Trafikverket ska kunna genomföra sitt vägprojekt måste kommunens gällande detaljplaner stämma överens med Trafikverkets vägplan. Utifrån denna förutsättning upprättar Huddinge kommun en ny detaljplan och upphäver delar av gällande detaljplaner i området kring Kästa och Glömsta. Motivet till denna detaljplan är även att Huddinge kommun behöver reglera en sidoförflyttning av Katrinebergsvägen och kommunens överliggande cirkulationsplats.



Figur 4: Bild över vägplanens sträckning inom planområdet och dess närhet

Trafikverkets nya väg kommer främst att gå ovan mark men i vissa avsnitt kommer vägen gå i tunnel. Vägen kommer gå i tunnel i Masmoberget, Glömstaden och i Flemingsbergsskogen. I Masmoberget och Flemingsbergsskogen går vägen i tunnel delvis för att värna om Gömmarens och Flemingsbergsskogens naturreservat och begränsa intrånget. Det finns ytterligare anledningar till att vägen går i tunnel, till exempel i Masmoberget där vägen behöver gå i tunnel av konstruktionstekniska skäl. I Glömstaden går vägen i tunnel efter att kommunen och Trafikverket kommit överens om detta. Kommunen har önskat att vägen ska gå i tunnel för att det i framtiden ska vara möjligt att bebygga området men också för att värna om de befintliga boendemiljöerna i Glömsta.



Figur 5: Karta över vägens sträckning. Orange linje är vägens sträckning och orange streckad linje går vägen i tunnel. Grön streckad linje är gång- och cykelvägens dragning. Karta är gjord av Trafikverket.

Den planerade vägen kommer skära genom större, sammanhängande naturområden och ta delar av naturreservat i anspråk. Detta kommer medföra negativ påverkan på naturvärden i form av bortfall av mark, barriäreffekter, fragmentering av områden med höga naturvärden, samt störning i form av buller och ökad trafik. En breddning av vägen kan komma att innebära att den barriäreffekt som finns idag för både människor och djur kan komma att öka. Trafikverket ansvarar för att effekter på och beskrivning av naturmiljön hanteras inom vägplanen.



Figur 6: Visualisering med vy mot trafikplats Kästa sedd från väster. Bild Trafikverket.

Mer utförlig information om utformning, kapacitet och konsekvenser för Tvärförbindelse Södertörn finns att läsa i Trafikverkets vägplan.

Kommunens planering

Kommunens detaljplan syftar till att möjliggöra för Trafikverkets vägplan för Tvärförbindelse Södertörn. För att Trafikverket ska kunna genomföra sitt vägprojekt krävs det att vägplanen inte strider mot kommunens gällande detaljplaner. I området kring Kästa och Glömsta gör vägplanen intrång i tre gällande detaljplaner, vilka samtliga inte reglerar området på samma sätt som vägplanen gör. Planförslaget är därför att upphäva delar av dessa detaljplaner.

Delar av *Detaljplan för Botkyrkaleden/Katrinebergsleden* (med aktbeteckning 0126K-13674), delar av *Detaljplan för Kästa* (med aktbeteckning 0126K-11553) och delar av *Detaljplan för Glömstadalen etapp I* (med aktbeteckning 0126K-15826) upphävs. Utöver detta är planförslaget att upprätta en ny detaljplan och reglera VÄG för en ny kommunal överliggande cirkulationsplats, för Katrinebergsvägen som behöver sidoflyttas öster ut, samt för delar av Glömstavägen som får mindre förändringar i framförallt höjdläge. Den nya detaljplanen omfattar delar av *Detaljplan för Botkyrkaleden/Katrinebergsleden*, vilket gör att tillsammans med upphävandet hela den detaljplanen ersätt, och delar av *Stadsplan för Västra Flemingsberg IV*, vilket gör att hela den detaljplanen ersätts eftersom andra delar är sedan tidigare ersatt av tidigare upprättade detaljplaner.

Infrastruktur

I detaljplaneområdet kommer trafikplats Kästa att anläggas. Glömstavägen kommer att finnas kvar norr om den tänkta Tvärförbindelse Södertörn. Trafikplats Kästa placeras norr om Katrinebergsvägen i höjd med Kästavägen och utformas med en cirkulationsplats över Tvärförbindelse Södertörn. Katrinebergsvägen och Glömstavägen ansluts till cirkulationsplatsen. Utmed Glömstavägen skapas en ny cirkulationsplats, norr om trafikplatsen, och en lokalväg leds därifrån till trafikplatsen. Vid Kästa kommer den regionala cykelvägen gå på söder sida om trafikplatsen för att sedan passera trafikplatsen på bro och fortsätta på norra sidan mot Masmo.

Tvärförbindelse Södertörn byggs på sträckan genom Glömstadalen ungefär på samma nivå som befintlig mark.

Tvärförbindelse Södertörn kommer tillsammans med E4 Förbifart Stockholm att binda samman de södra och norra delarna av länet och skapa nya möjligheter för boende, pendling och näringsliv. Tvärförbindelse Södertörn knyter samman Stockholmsregionens stadskärnor Kungens kurva/Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum.

Den nya förbindelsen ska skapa förutsättningar för säkra och effektiva resor och transporter över Södertörn för samtliga trafikslag. På så sätt ska sambanden mellan de regionala stadskärnorna stärkas och förutsättningar för regional utveckling förbättras.

Landskapsbild

Ett genomförande av detaljplanen kommer påverka landskapsbilden. Tvärförbindelse Södertörn kommer gå genom Glömstadalen. Trafikplats Kästa och Tvärförbindelse Södertörn kommer dominera landskapet i Glömstadalen. Trafikverket har tagit fram en fördjupad landskapsanalys för hela Tvärförbindelse Södertörn (2017-12-20).

Glömstadalen utgör en mycket tydlig, rak och öppen sprickdal som i söder avgränsas av skogsklädda höjder och i norr av Glömstavägen och en blandad miljö med skogspartier och villastadsbebyggelse. På södra sidan finns i några lägen tvärgående ”vikar” som utgår från dalen, bland annat vid Loviseberg och i Kästa.

Landskapet inom planområdet utgörs huvudsakligen av jordbruksmark, Glömstavägen och Katrinebergsvägen. Jordbruksmarken böljar svagt och bryts upp av småvägar, öppna diken, åkerholmar samt busk- och trädridåer som utgör viktiga blickfång och bidrar till landskapets småskaliga karaktär och variation. Det långa skogsbrynet mot åkermarken formar en typ av linjär struktur.

Den tätortsnära naturen är idag en tillgång för rekreation och friluftsliv och värdet av områdets grönytor kommer att öka med den framtida stadsutbyggnaden. Genom Glömstadalen löper gång- och cykelstråk som tillsammans med nord-sydliga rekreativa kopplingar utgör förbindelselänkar för vidare strövtåg till skogarna i Gömmaren och Flottsbro. Dalgången har ett stort historiskt tidsdjup vilket kan avläsas i förhistoriska lämningar som sträcker sig tillbaka till stenålder.

I landskapsanalysen, som tagits fram av Trafikverket, går det att bland annat läsa att Glömstadalen är känslig mot storskaliga ingrepp som dominerar dalgången, bryter mot den småskaliga karaktären och påtagligt förändrar landskapsbilden. En storskalig rätlinjig väg riskerar att radera ut/bryta av karaktärsgivande element som skogsbrynets böljande form, moränkullar och ädellövträd. En väg genom området kan påverka visuella samband och utblickar mot landmärken och karaktärsbärande strukturer som är viktiga för orienterbarhet och förståelse för landskapets sammanhang.

Se Trafikverkets vägplan för ytterligare redogörelse över Tvärförbindelse Södertörns påverkan på landskapet och vilka rekommendationer som finns för att vägen ska anpassa sig till landskapet.

Barn- och ungdomsperspektivet

Alla detaljplanarbeten ska bedöma vad förslaget får för påverkan på barn och unga. En checklista har därför fyllts i och finns som bilaga till planhandlingarna. Planförslaget kommer innebära en viss påverkan på barn och unga och kommer till viss del skapa en ökad barriäreffekt. Glömstavägen och Katrinebergsvägen är befintliga vägar och är befintliga barriärer. Glömstavägen kommer vara kvar i befintligt läge och få en liknande utformning och omfattning som idag. Katrinebergsvägen kommer dock sidoflyttas öster ut och få en bredare utformning och kompletteras med en stor cirkulationsplats. Utifrån främst Katrinebergsvägens förändringar ökar barriäreffekten. Dock kommer den stora påverkan på barn och unga ske från Tvärförbindelse Södertörn med uppförandet

av en ny stor väg som skapar en större barriäreffekt mellan befintliga bostadsområden än vad befintliga Glömstavägen och Katrinebergsvägen gör. Utifrån detta är kommunens bedömning att det åligger på Trafikverket att utreda påverkan på barn och unga och att det arbetet tar hänsyn till Katrinebergsvägens förändringar. Trafikverket har gjort detta genom upprättande av en socialkonsekvensbeskrivning. I det arbetet har Trafikverket genomfört dialoger med skolor i närområdet. Se Trafikverkets vägplan för redogörelse om påverkan på barn och unga.

Kulturmiljövärden

I Huddinge kommuns kulturmiljöinventering från 2003 är Glömstadalen utpekad som ett odlingslandskap som ska bestå och att det öppna landskapet ska värnas.

Inom ramen för arbetet med Tvärförbindelse Södertörn har Trafikverket tagit fram en Fördjupad Kulturarvsanalys (2017-12-15). Här går det att läsa att Glömstavägen, som löper utmed Glömstadalens norra sida, också har sin grund i en äldre landsväg. De äldre slingrande vägstrukturerna är tydligt anpassade till topografi och markslagsgränser. Många av de äldre väg- och stigsystemen har fått ny funktion som rekreativstråk i natur- och friluftsområden.

Dalgången utgör den sista resten av odlingslandskapet kring Glömsta och Flemingsberg säterier som succesivt omvandlats från agrart till urbaniserat landskap.

Glömstadalens långsträckta öppna karaktär med brukad odlingsmark berättar om storgårdsdriften under Glömsta, Fullersta och Flemingsbergs gårdar. Hela dalgången är utpekad som ett kommunalt kulturmiljöintresse. Många av järnålderns byar kom med 1600-talets säteribildning att ingå i godsens stora sammanhängande ägor.

Kulturmiljön kommer påverkas negativt av Tvärförbindelse Södertörn men den nya vägen är av riksintresse och bedöms av kommunen vara av större vikt än kulturmiljöintresset.

Fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom planerområdet enligt Riksantikvarieämbetet.

Riksintresse

Glömstavägen är av riksintresse för befintlig väg (MB 3 kap 8 §). Tvärförbindelse Södertörn är av riksintresse för planerad väg (MB 3 kap 8 §).

Gator och trafik

Detaljplaneområdet ligger i kollektivtrafikzon C, cirka 2 km (cirka 1,3 km fågelvägen) från Flemingsbergs pendeltågsstation vilket motsvarar ett gångavstånd på cirka 35 minuter och ett cykelavstånd på cirka 10 minuter. Befintlig gatustruktur utgörs av gång- och cykelstråk längs med Glömstadalen och bilvägarna Glömstavägen och Katrinebergsvägen.

Glömstadalen inom planområdet utgör riksintresse för planerad väg. Glömstavägen utgör förbindelse mellan regionala centra, vilket innebär att vägen är av särskild regional betydelse.

Gatustruktur

Som gående eller cyklist når man planområdet väster ifrån via gång- och cykelstråk i Glömstadalen.

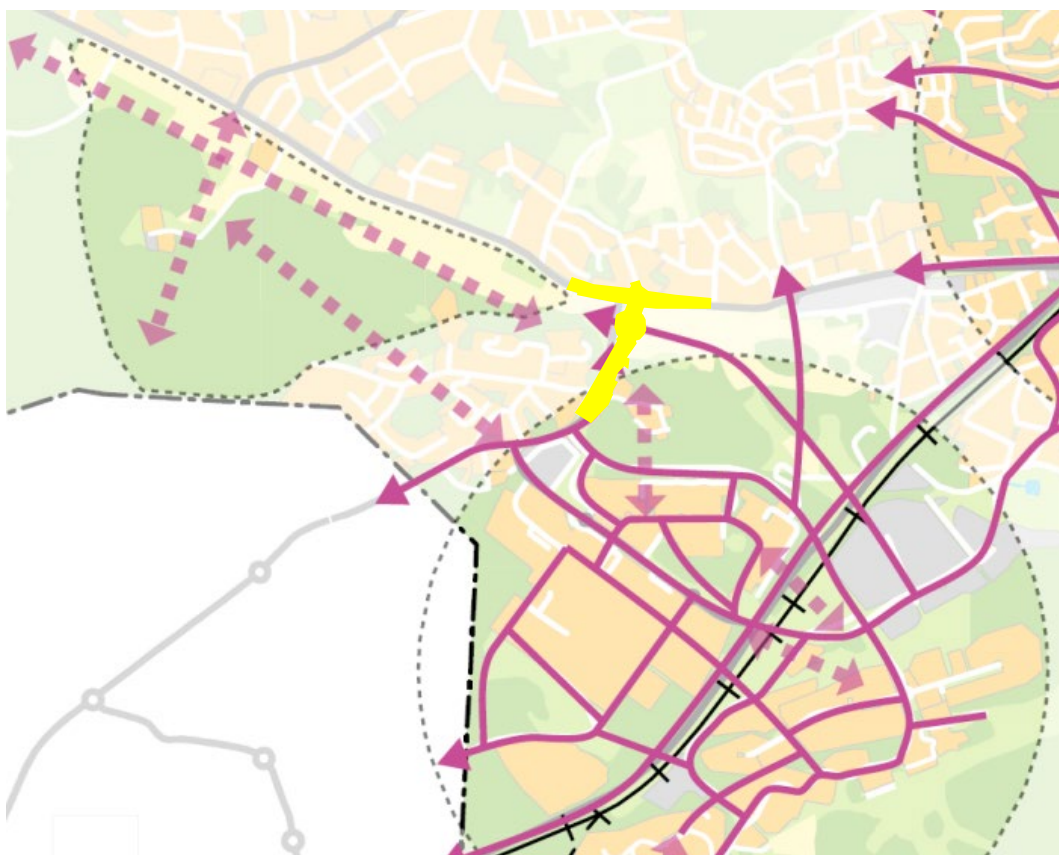
Inom planområdet finns busshållplatserna Kästavägen och Kästadalsvägen som trafikeras av flertalet busslinjer med hög turtäthet som går till bland annat Norsborg, Huddinge centrum, Skarpnäck och Skärholmen.

Bilvägar som når eller går igenom planområdet är Glömstavägen, Katrinebergsvägen, Grantorpsvägen eller Kästavägen.

Efter att Tvärförbindelse Södertörns vägplan är genomförd kommer även den att passera planområdet i öst-västlig riktning söder om Glömstavägen. Katrinebergsvägen kommer att passera över Tvärförbindelse Södertörn. Detaljplanen möjliggör för detta. Tvärförbindelse Södertörn byggs längs sträckan genom Glömstadalen i ungefär på samma nivå som befintlig mark.

Gångtrafik

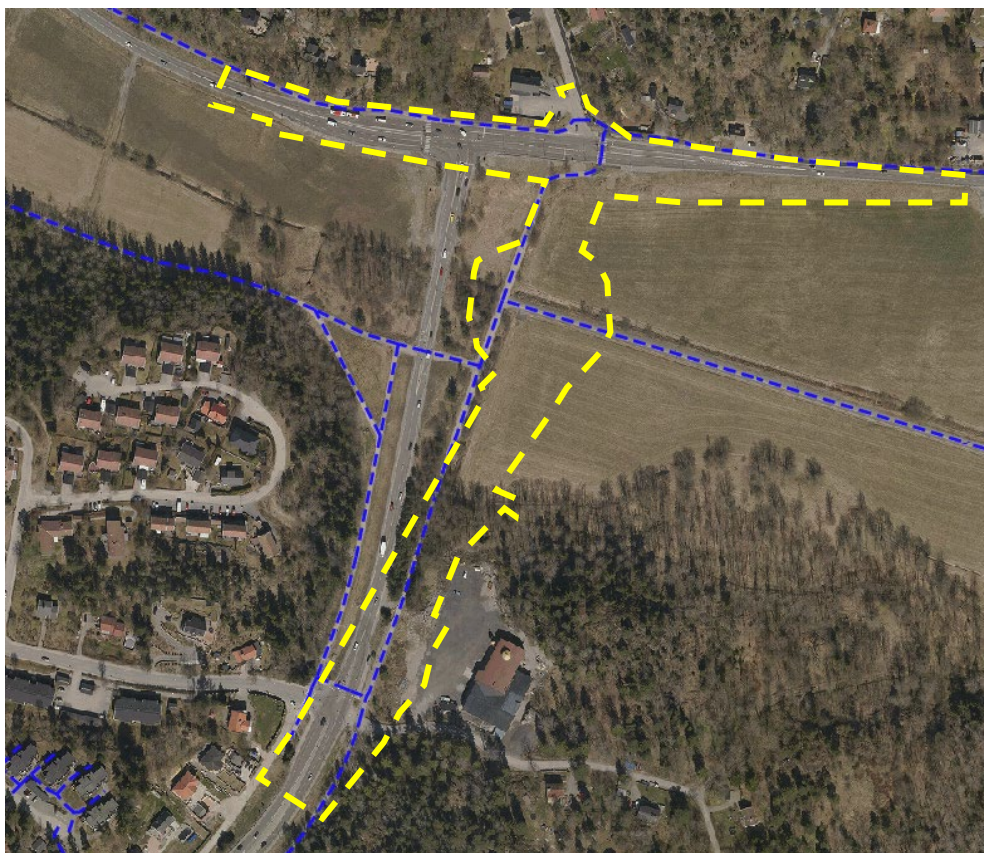
I dagsläget finns ett viktigt gångstråk i Glömstadalen. Gångstråket ansluter till Masmö i öster. Det finns även en promenadväg till Flemingsbergs centrum, Huddinge sjukhus, Gömmarens naturreservat och Flemingsbergsskogens naturreservat. Enligt Gångplan för Huddinge kommun (2018) ska gångbanor och gångvägar vara tillräckligt breda för att rymma barnvagn och rullstol, minsta rekommenderade bredd är två meter vid nybyggnation. De planerade gångvägarna är i linje med kommunens riktlinjer och utformning som anges i Gångplan för Huddinge kommun (2018).



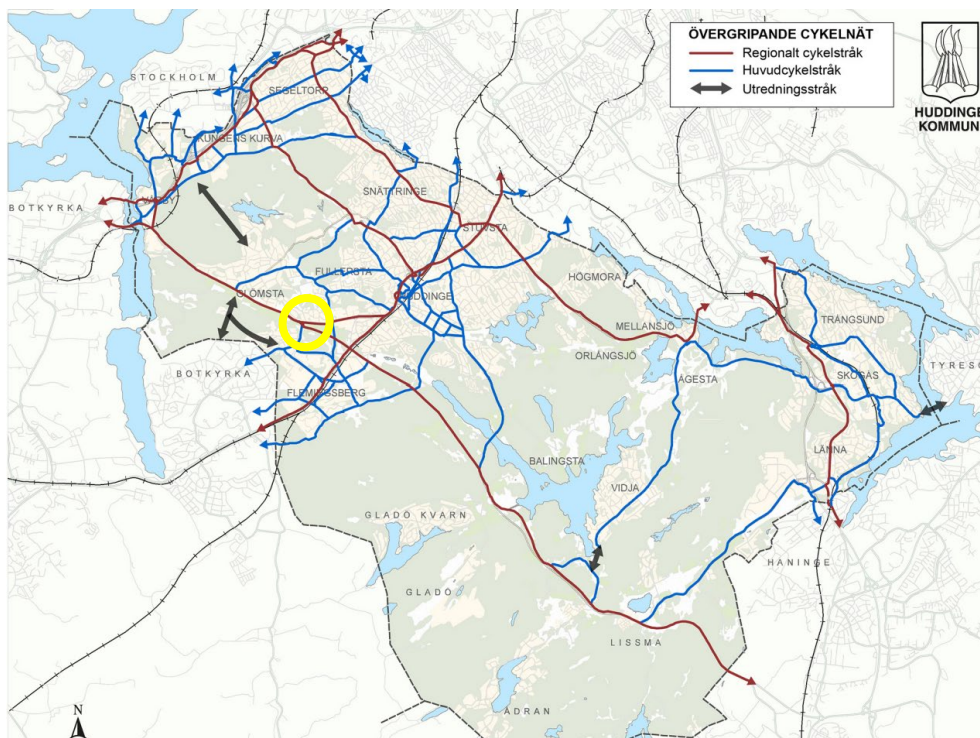
Figur 7: Huddinge kommuns planerade övergripande gångvägnät för Flemingsberg och Glömstadalen enligt Gångplan för Huddinge kommun (2018). Rosa indikerar det övergripande gångvägnätet. Planområdet markerat i gult.

Cykeltrafik

Enligt Cykelplan för Huddinge kommun (2016) består Huddinges cykelvägnät av regionala cykelstråk, huvudcykelstråk och lokala stråk. I dagsläget finns ett väl utbyggt cykelvägnät mellan det aktuella planområdet och Flemingsberg, Masmo och Huddinge Centrum. Genom Glömstadalen finns en separerad gång- och cykelväg. Glömstastråket utgör en del av den nationella cykelleden Sverigeleden. Cykelstråk löper längs med Glömstavägen, Katrinebergsvägen och Annerstastråket. Enligt Huddinge cykelplan ska sträckan längs med Glömstavägen vara en regional cykelväg. I övrigt påverkas inte planområdet av cykelplanen.



Figur 8: Befintliga cykelvägnät är blått markerat. Ungefärligt planområde är markerat i gult.



Figur 9: Karta som visar Huddinge kommuns övergripande cykelvägnät år 2030 enligt kommunens cykelplan. Planområdets lokalisering är markerat i gult.

Trafikverket utreder inom ramen för *Cykelsatsning Södertörn* en regional gång- och cykelväg utmed Glömstavägen mellan Myrstuguberget och Katrinebergsvägen.

Ett regionalt gång- och cykelstråk planeras att gå längs med Tvärförbindelse Södertörn. I Glömstadalen går gång- och cykelstråket i samma läge som idag, det vill säga norr om den nya motortrafikleden. När gång- och cykelstråket når trafikplats Kästa passerar den på bro över Tvärförbindelse Södertörn och fortsätter på söder sida om vägen. Öster om trafikplats Kästa föreslås gång- och cykelstråket fortsätta på söder sida om Tvärförbindelse Södertörn och ansluta till befintliga gång- och cykelvägar. Gång- och cykelstråket kommer få planskilda passager till Tvärförbindelse Södertörn och Katrinebergsvägen. Vid Flemingsbergs gård ansluter gång- och cykelstråket till det regionala gång- och cykelstråket som går längs med Huddingevägen (väg 226). På de sträckor där befintliga gång- och cykelvägar blir en del av det planerade regionala gång- och cykelstråket uppgraderas de till att få samma standard.

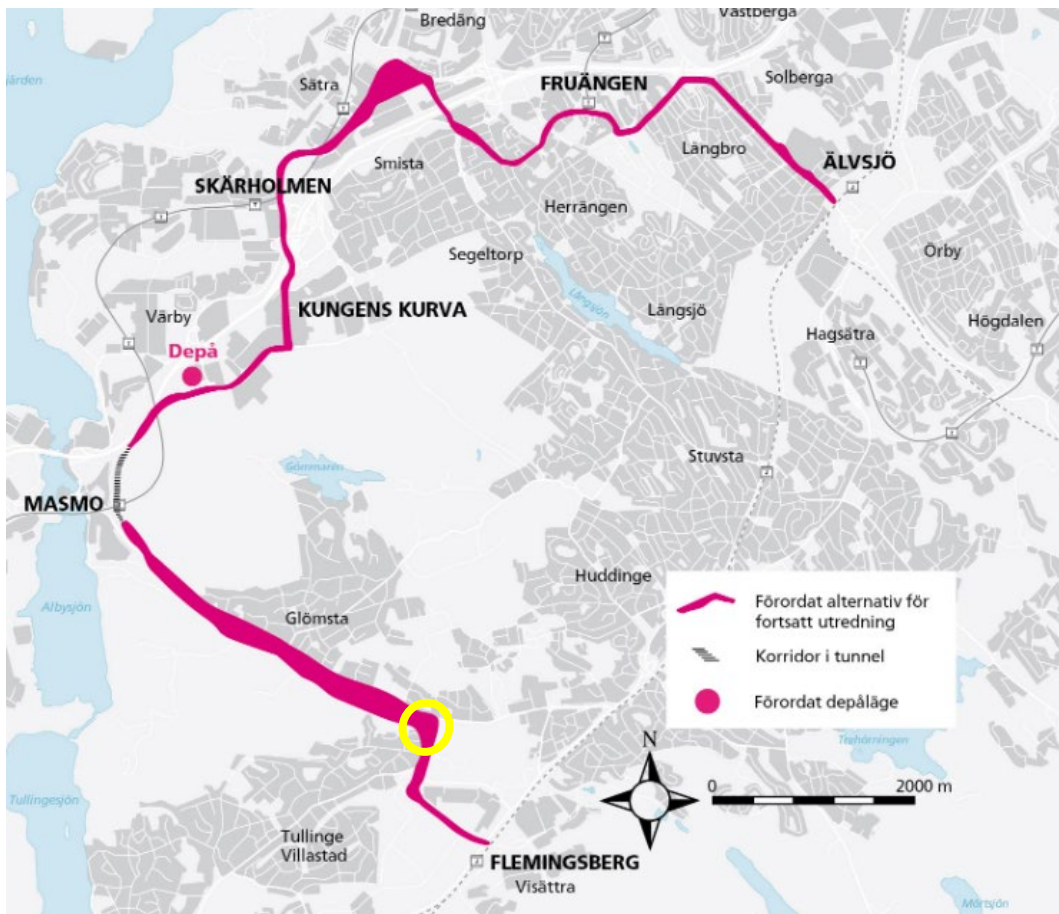


Figur 10: Föreslagen sträckning av gång- och cykelvägen i Glömstadalen mellan Flottsbro och Kästa. Planområdet markerat i svart.

Kollektivtrafik

Inom planområdet finns busshållplatserna Kästavägen och Kästadalsvägen som trafikeras av flertalet busslinjer med hög turtäthet som går till bland annat Norsborg, Huddinge centrum, Skarpnäck och Skärholmen. Flemingsbergs pendeltågstation med tillhörande infartsparkering ligger ca 1,5 km från planområdet. Därifrån trafikeras pendeltåg på linjen Uppsala/Märsta och Södertälje.

Planområdet finns inom Spårväg syds influensområde. Spårväg syd ska gå mellan Flemingsberg och Älvsjö. Projektstart för Spårväg syd är 2020 och arbetet beräknas ta tio år.



Figur 11: Bild som visar Spårväg Syds planerade sträckning. Planområdets lokalisering markerat i gult. © Region Stockholm 2019

Biltrafik

Glömstavägen kommer att finnas kvar som kommunal lokalväg vid sidan av Tvärförbindelse Södertörn.

Hastigheten för Tvärförbindelse Södertörn blir på sträckan 80 km/h. Väster om trafikplats Kästa har motortrafikleden 2+2 körfält men österut bildar ramperna mellan trafikplats Kästa och trafikplats Solgård additionskörfält vilket ger 3 körfält i vardera riktningen. Lokalvägarna kring cirkulationsplatsen är utformade med två körfält närmast trafikplatsen. I övrigt är det ett körfält i vardera riktningen. Möjlighet till busshållplatser kommer att finnas på lokalvägnätet.

Drift- och gatuunderhåll

Trafikverket är idag väghållare och driftansvarig för Glömstavägen. Efter att Trafikverket byggt färdigt Tvärförbindelse Södertörn kommer Glömstavägen att överlåtas till Huddinge kommun. Kommunen blir därmed väghållare och driftansvarig för vägen.

Katrinebergsvägen tillsammans med den överliggande cirkulationsplatsen är och kommer Huddinge kommun bli väghållare och driftansvarig för.

Tvärförbindelse Södertörn, ramper från och till vägen samt tillhörande anläggningar som infiltrationsdammar är Trafikverket väghållare för och ansvarig för drift och underhåll.

Mark, natur och vatten

Mark och vegetation

Marken som berörs av detaljplanen består till stor del av befintligt vägområde (Katrinebergsvägen och Glömstavägen) eller ligger ovanför Trafikverkets planerade väg (cirkulationsplatsen). Den del av detaljplanen som omfattar gräsytor, skog och åkermark är omläggningen av Katrinebergsvägen. I det området kommer naturen att hårdgöras och ersättas med en ny väg.

Naturvärden

Trafikverket har tagit fram en naturvärdesinventering för hela Tvärförbindelse Södertörn. Denna klassar fem ytor i närheten av planområdet med påtagligt naturvärde och visst naturvärde (se PM Naturvärdesinventering, Val av lokaliseringsalternativ, Trafikverket, 2016-10-14). Syftet med naturvärdesinventeringen var att tillhandahålla ett underlag för planering och utformning av Tvärförbindelse Södertörn. I inventeringen ingår identifiering och kartläggning av strukturer och livsmiljöer som är värdefulla ur naturvårdssynpunkt.

Glömstadalen utgör en serie av landskapsrum avgränsade av mindre höjder och skogsdungar. Glömstavägen medför i dagsläget bullerstörningar i området. I samband med detaljplanens genomförande kommer delar av natur/jordbruksmarken tas i anspråk för hårdgörande av ny väg, Katrinebergsvägen. I möjligaste mån ska intrång på värdefull natur undvikas samt minimeras.

55) Litet område med öppen kulturmark med förekomst av flera hävdgynnade kärlväxter. Här växer sälg i bukettform samt en stor skogsalm. Flera bärande träd och buskar, som hagtorn och nypon, finns inom objektet. Objektet utgör en lämplig livsmiljö för fåglar och fjärilar. Se figur 12.

56) Mindre, glest trädbevuxen hållmark med spår efter en äldre gårdsmiljö. Fältskiktet består av smalbladiga gräs och floran är hävdgynnad. Blommående och bärande buskar finns (t.ex. syren, nypon och en). Flera vidkroniga tallar som hyser den rödlistade talltickan står i västra delen av objektet. Området bedöms utgöra goda jaktmarker för fladdermöss. Se figur 12.





Figur 12: Karta över naturvärden. Gula områden består av visst naturvärde och orangea områden består av påtagliga naturvärden. Ungefärligt planområde markerat med svart streckad linje.

Bedömningen är att ingen eller en liten del av områden med visst naturvärde befinner sig inom planområdet. För hantering och eventuella kompensationsåtgärder för intrång i områden med naturvärden se Trafikverkets vägplan. Längs med Glömstavägen finns en ek, Hagstaeken, som är klassad som naturminne. Länsstyrelsen upphävde ekens naturminnesstatus i slutet av april 2020. Detta beslut är överklagat. Vidare finns det flertalet skyddsvärda ekar längs med Glömstavägen i detta område. Dessa träd är skyddade i gällande detaljplan och dessa träd skyddas även i denna detaljplan. Trafikverket utreder ifall något eller några av dessa träd måste fällas. Om något eller några av dessa träd måste fällas behöver Trafikverket redovisa skäl för det samt, i enlighet med deras miljökonsekvensbeskrivning, kompensera för den naturvärdesförlusten. Vid ett sådant scenario tas skyddsbestämmelsen i detaljplanen bort till granskningen.

Rekreation och friluftsliv

Trafikverket har tagit fram en fördjupad landskapsanalys för hela Tvärförbindelse Södertörn (2017-12-20). I denna redogör de även delvis för rekreationsområden längs med Tvärförbindelse Södertörn. Gång- och cykelvägar som passerar området har stort värde ur friluftssynpunkt. Glömstadalen med omgivande skogar har stor betydelse för när-rekreation men också som förbindelselänk för vidare

strövtåg i skogarna kring Flottsbro och Gömmarens naturreservat. De sammanhållna skogarna ger möjlighet till skogskänsla och upplevelser av tystnad. Utmed Glömstadalen finns flera viktiga rekreativa kopplingar. Loviseberg utgör en entré med anslutande stigar ner mot Flottsbrogården som är en välbesökt målpunkt för friluftslivet. Även Häggstavägen och Masmovägen längre västerut utgör viktiga portar. Ett välfrekventerat regionalt gång- och cykelstråk följer Glömstadalens södra sida. Glömstastråket utgör en del av den nationella cykelleden Sverigeleden.

Den tätortsnära naturen är idag en tillgång för rekreation och friluftsliv och värdet av områdets gröstruktur kommer att öka med den framtida stadsutbyggnaden. Rekreativa nord-sydliga kopplingar som förbinder Glömstadalen med anslutande rekreationsområden som Flottsbro och Gömmaren är speciellt känsliga för barriärer.

Ekologisk kompensation

Ingen ekologisk kompensation har ansetts nödvändig i detaljplanen. Trafikverket planerar för kompensationsåtgärder, se deras vägplan för redogörelser kring detta.

Jord- och skogsbruk

Ekologisk jordbruksproduktion är en viktig faktor för att skapa ett hållbart samhälle, ett landskap med rik biologisk mångfald, samt ur vattenvårdshänseende. Eventuell framtida krissituation och ett förändrat klimat kan i framtiden göra att odlingsmarken hos oss får en ökad betydelse. Ur dessa perspektiv är det därför viktigt att bibehålla odlingsmark oexploaterad. Men för den jordbruksmark som finns i Glömstadalen är bedömningen att Tvärförbindelse Södertörn, vilken är av riksintresse för planerad väg, är av större betydelse än nuvarande foderproduktion.

Geologiska förhållanden

Enligt Sveriges geologiska undersökning (SGU) består berggrunden inom området främst av lera och morän och berg. Planområdet är inte beläget inom Statens geotekniska instituts (SGI) karterade skredriskområden.





Figur 13: Jordartskarta som visar att planområdet består av urberg (rött), sandig morän (ljusblått), postglacial och glacial lera (gult) samt gyttjelera (gult med blå prickar). Ungefärligt planområde markerat i svart. © SGU 2019

Hydrologiska förhållanden och miljö kvalitetsnormer för vatten

EU:s vattendirektiv är i Sverige implementerat främst i vattenförvaltningsförordningen och i miljöbalkens femte kapitel. För varje vattenförekomst i landet har miljö kvalitetsnormer fastställts och det övergripande målet är god ekologisk och kemisk status för alla sjöar, vattendrag, kustvatten och grundvatten.

Att följa miljö kvalitetsnormer för vatten innebär att planläggningen inte får leda till en försämrad status för någon av de kvalitetsfaktorer som finns angivna för respektive vattenförekomst. Den får heller inte på annat sätt äventyra möjligheten att uppnå god status/god potential hos någon av vattenförekomsterna.

Planområdet ligger i nära anslutning till en höjdrygg som delar upp avrinningen i området, västerut till Albysjön och österut till Ormlången. Recipienten för planområdet bedöms vara både Albysjön och Ormlången och kan delvis styras av i vilken riktning som dagvattnet avleds från vägsträckan.

Albysjön är ca 1 km² stor och ligger inom huvudavrinningsområdet för Norrström. Ekologisk status hos Albysjön är klassad som god och kemisk status är klassad som uppnår ej god. Utslagsgivande för den ekologiska statusen är övergödning, som trots betydande påverkan har god status. Utslagsgivande för

den kemiska statusen är att flera prioriterade ämnen överskrider gränsvärdena och har bedömts ej uppnå god status. Listade prioriterade ämnen som ej uppnår god status är kvicksilver och kvicksilverföreningar, polybromerade difenyletrar (PBDE), tributyltenn föreningar (TBT) och Perflouroktansyra (PFOS).

Enligt VISS föreligger en betydande påverkan på statusen i Albysjön från punktkällor och deponier samt diffusa källor från atmosfärisk deposition, urbanmarkanvändning, jordbruk, enskilda avlopp, transporter och infrastruktur.

Kvalitetskraven för Albysjön är god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus år 2021 med undantag för mindre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar och bromerade difenyleter. Tributyltenn föreningar (TBT) omfattas av tidsfrist till år 2027. Åtgärder måste dock vidtas så fort som möjligt.

Orlången är en 3 km² stor sjö som ligger inom Tyresåns huvudavrinningsområde. Orlångens ekologiska status är klassad som dålig och kemisk status som uppnår ej god. Klassningen av den ekologiska statusen bedöms ha hög tillförlitlighet. Kvalitetskraven för Orlången är god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus år 2027 med undantag för mindre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar och bromerad difenyleter. Orsaken till att kvalitetskravet inte sätts till år 2021 är att god ekologisk status med avseende på näringsämnen (eller biologiska kvalitetsfaktorer som indikerar näringsämnespåverkan) inte bedöms kunna uppnås till 2021 på grund av administrativa begränsningar. Åtgärder behöver emellertid genomföras i så stor omfattning som möjligt till 2021 för att god ekologisk status ska kunna nås till 2027.

Föreslagen markanvändning inom planområdet ska inte bidra till att försämra status hos recipient och därmed inte äventyra miljö kvalitetsnormen för vattenkvalitet.

Efter rening och fördröjning beräknas de totala mängderna och koncentrationerna varken öka i halt eller mängd ut från planområdet. Detaljplanen bedöms därför inte försvåra recipienternas möjlighet att uppnå MKN. Läs mer om föreslagna åtgärder för omhändertagande och rening av dagvattnet under rubriken Teknisk försörjning, dagvatten.

Risk för ras, skred, erosion och översvämning

Det finns ingen känd risk för ras, erosion eller skred inom planområdet.

Vid extrem nederbörd eller vid extremt hög grundvattennivå förväntas dagvattensystemen inom utredningsområdet inte ha kapacitet att avleda dagvattnet ut från området, utan systemen bedöms gå fulla. Översvämningsområdet (inklusive klimatfaktor) illustreras nedan i Figur 14. För det framtida scenariot förändras utbredningen av översvämningsområdet till viss del, vilket är en följd av att Tvärförbindelse Södertörn byggs.





Figur 14. Översvämningsområdet vid ett 100-årsregn (inkl. klimatfaktor). Blått område visar översvämningsområde vid 100-årsregn för nuläget och blårandigt område visar översvämningsområdet vid 100-årsregn för framtida situation. (TRV översvämnings PM)

Hur översvämningsområden vid 100-års regn bedöms förändras till följd av att Tvärförbindelsen byggs illustreras närmare i Figur 15, där utbredningen och flödesriktningen på dagvattnet inom det inringade området bedöms förändras från det som är lila markerat till det som är blårandigt.



Figur 15. Förändring av översvämningsområden som en följd av att Tvärförbindelse Södertörn byggs. Lila markerat område visar översvämningsområde vid ett 100-årsregn för nuläget och blårandigt område visar översvämningsområdet vid 100-årsregn för framtida situation. Lila pilar visar flödesriktning för nuläget och blå pilar visar flödesriktning för framtida situation. (TRV Översvämnings PM).

Däremot bedöms de tillfällen då extrem nederbörd uppkommer inom utredningsområdet inte påverka den planerade vägsträckan negativt. Detta eftersom den planerade vägsträckan som ska byggas vid Kästa trafikplats

huvudsakligen kommer att anläggas ovan nuvarande marknivå. Det är endast de delar som kommer vara anslutna till befintlig marknivå där översvämning eventuellt kan komma att bli ett problem. Inga lågpunkter eller instängda områden ligger dock i anslutning till där vägsträckan ansluter till befintlig marknivå.

Området som är utpekad som ett riskområde för översvämning ligger inom vägplaneområdet eller kommunens cirkulationsplats, som går över Tvärförbindelse Södertörn. Detta är därför en fråga för Trafikverket att utreda och hantera i sin vägplan. Inga ökade flöden bedöms medföras av detaljplanen eftersom Glömstavägen är befintlig och Katrinebergsvägen ska flyttas i sidled. Befintlig placering av Katrinebergsvägen planeras att återställas till grönområde.

Störningar och risker

Luft

För att se hur en utbyggd Tvärförbindelse Södertörn påverkar luftsituationen längs med vägen och vid närliggande bebyggelse utförs spridningsberäkningar inom arbetet med Trafikverkets vägplan. Dessa beräkningar är en del av vägplanens tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Se Trafikverkets vägplan för beskrivning av detta.

Förorenad mark

Det finns inga kända markföroreningar i området för omläggningen av Katrinebergsvägen, Glömstavägen eller vid den överliggande cirkulationsplatsen.

Buller

Trafikverket tar för väg 259 Tvärförbindelse Södertörn fram en vägplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Denna MKB är hos länsstyrelsen för godkännande och när den blir godkänd kommer projekt Tvärförbindelse Södertörn att ställa ut vägplanen för granskning (planeras till början av år 2021). Inom arbetet med vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn har Trafikverket tagit fram en bullerutredning (Trafikverket, 2020). I den framgår att Tvärförbindelse Södertörn bidrar till en ökad trafik. Detta leder i sin tur till högre bullervärden för bebyggelsen vid Glömstavägen och i Kästa jämfört med idag (utan bullerskyddande åtgärder inräknat). Bostäder som får ett överskridande till följd av Tvärförbindelse Södertörn får bullerskyddsåtgärder inom ramen för Trafikverkets vägplan.

Den ombyggnation detaljplanen medför, det vill säga ombyggnation av Katrinebergsvägen och uppförande av en ny överliggande cirkulationsplats ovan Tvärförbindelse Södertörn räknas som en väsentlig ombyggnad. Med anledning av detta ska infrastrukturpropositionens (1996/97:53) riktvärden för trafikbuller tillämpas. Det innebär att 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad utomhus eller 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus inte bör överskridas. För maximala ljudnivåer gäller 70 dB (A) vid uteplats och 45 dB(A) inomhus vid nattetid. Vid tillämpning av riktvärdena ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att utomhusvärdena inte överskrids. Detaljplanen leder till viss ökad trafik inom detaljplaneområdet på grund av att trafiken förväntas öka generellt, men det är framförallt Tvärförbindelse Södertörn som leder till ökad



trafik inom detaljplaneområdet. En bullerutredning till detaljplanearbetet för de kommunala vägarna kommer att tas fram till granskningen. Bullerutredningen ska belysa vilka nivåer buller från de kommunala vägarna bidrar med för intilliggande bebyggelse.

Farligt gods

Glömstavägen utgör idag primärled för farligt gods. Tvärförbindelse Södertörn kommer bli primärled för farligt gods. Huddinge kommuns överliggande cirkulationsplats och dess anslutningsvägar till det lokala vägnätet är anläggningar som inte kommer bli primär- eller sekundärled för farligt gods.

I upprättandet av vägplan för Tvärförbindelse Södertörn har Trafikverket genomfört en riskbedömning. Riskbedömningen utgör ett underlag till den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som Trafikverket upprättat. Se Trafikverkets vägplan för beskrivning av farligt gods och samhälls- och individrisken kopplat till detta. Sammantaget är slutsatsen från utredningen att projektet uppnår en tillräcklig nivå för individ- och samhällsrisk.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Den typ av markanvändning som främst bidrar med föroreningar i dagvatten är vägar och parkeringsplatser. Från dessa ytor följer exempelvis tungmetaller, PAH:er, fosfor och spill av drivmedel och olja med dagvattnet.

Den nuvarande dagvattenhanteringen för den södra delen av Katrinebergsvägen bedöms ske diffust via avvattning till gräsytor på vardera sida om Katrinebergsvägen.

Dagvattnet som uppstår på gång-och cykelvägen och som avleds på gång-och cykelvägens västra sida samlas troligen upp i mindre svackdiken med nordligt fall. Det dagvatten som avleds på gc-vägens östra sida rinner ut på ängsmarken.

Norra delen av planområdet består mestadels av ängsmark men även en gång-och cykelbana. Öster om gång-och cykelbanan finns ett dike med sydlig flödesriktning som ansluts till Glömstadiket. Dagvatten som uppstår på ängsmarken i denna del av planområdet avrinner i sydlig riktning till Glömstadiket. Glömstadiket rinner vidare i västlig riktning för att slutligen mynna ut i Albysjön. Enligt VA-underlag finns inga dagvattenledningar längs med eller i anslutning till Glömstavägen.

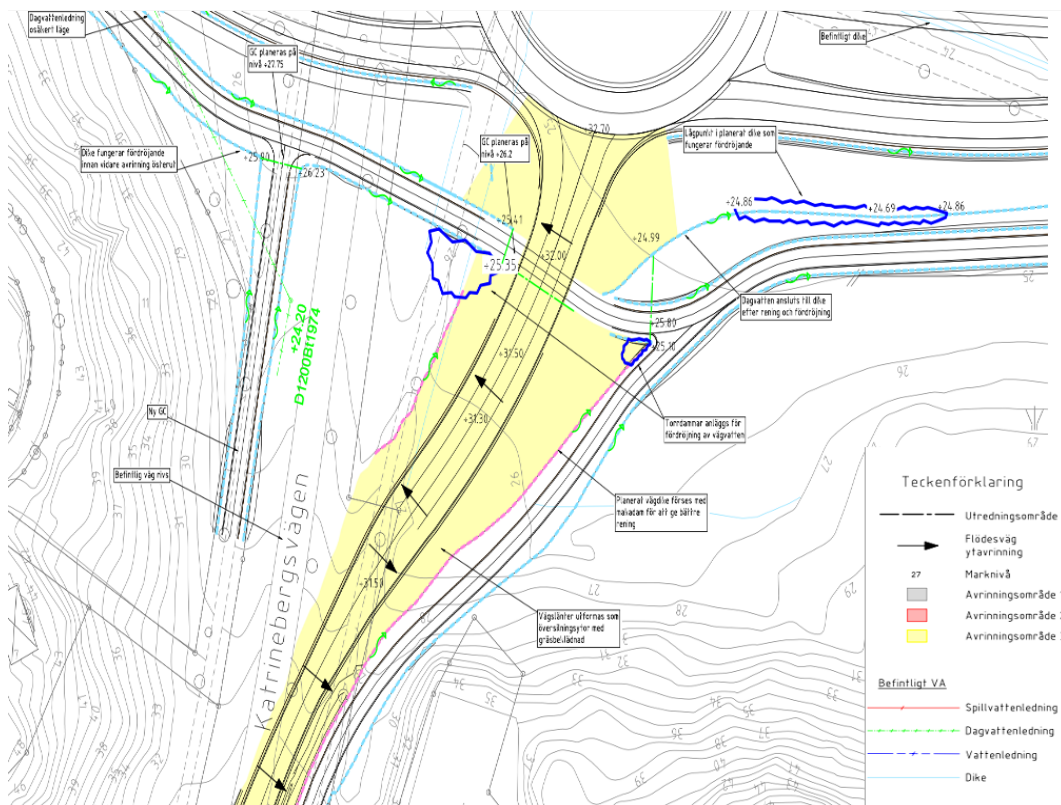
Inom arbetet med Tvärförbindelse Södertörn har Trafikverket tagit fram en dagvattenutredning för hela Tvärförbindelse Södertörn (2019). I dagvattenutredningen har flöden samt föroreningshalter och mängder beräknats för Tvärförbindelse Södertörn. Den främsta avvattningen inom Tvärförbindelse Södertörn kommer att ske via bevuxna vägslänter och bevuxna diken.

En dagvattenutredning har tagits fram inom detaljplanearbetet. Detaljplanen innebär att dagvattenflödena kommer att förändras något och det kommer att bli ett förändrat innehåll i dagvattnet. I framtiden förväntas det också bli mer dagvatten med anledning av klimatförändringarna, vilket bör beaktas vid dimensionering av framtida dagvattensystem. Dagvattenutredningen som tagits fram redovisar flöden och föroreningsmängder ut från planområdet för nuläge, för

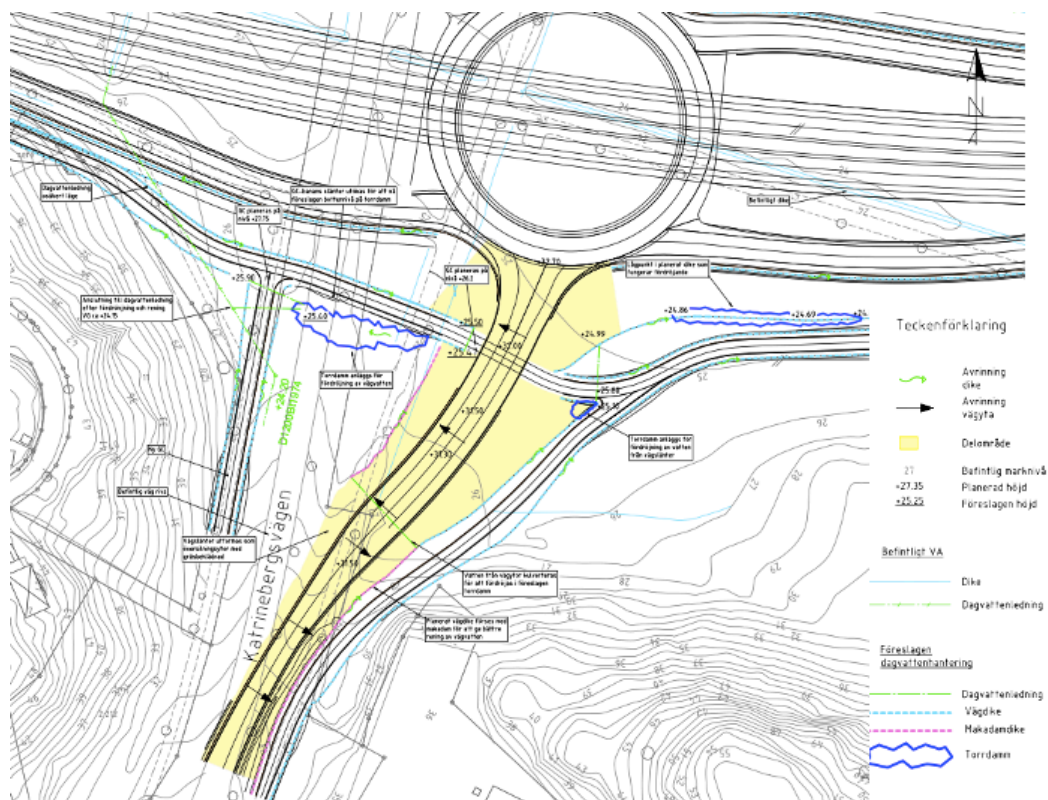
detaljplaneförslaget samt för detaljplaneförslaget med åtgärder och med klimatfaktor.

För den södra delen av planområdet har två förslag på dagvattenhantering tagits fram, förslag 1 och förslag 2. Gemensamt för de båda förslagen är att rening av dagvattnet sker via gräsbeklädda översilningsytor efterföljt av rening i någon typ av dikeslösning, t.ex. gräsdiken, svackdiken eller makadamdiken. Fördröjning av dagvattnet sker sedan i torrdammar, där utformningen och placeringen skiljer sig mellan förslagen. Vilken recipient dagvattnet sedan leds till skiljer sig åt i förslagen. Förslag 1 leds till Ormlången och förslag 2 leds till Albysjön. Den södra delen av området har ett fördröjningsbehov på sammanlagt 19 m³.

De två förslagen på dagvattenhantering för den södra delen av planområdet redovisas nedan i figur 16 och figur 17.



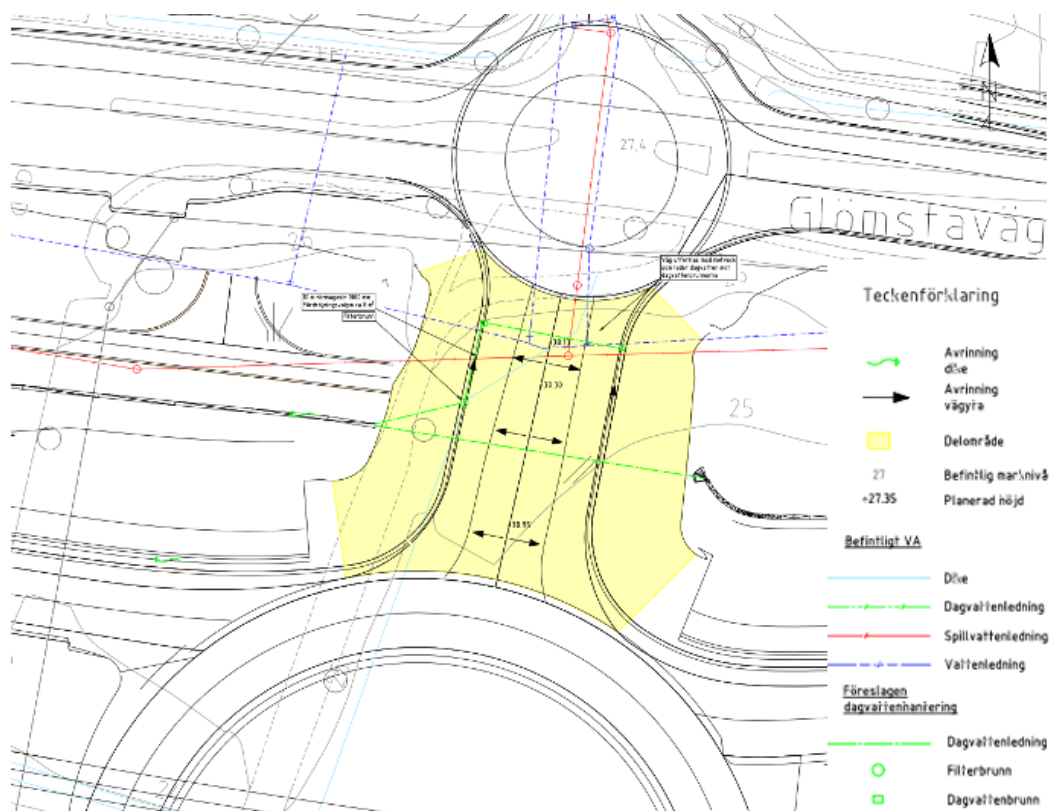
Figur 16. Förslag 1 på dagvattenhantering för den södra delen av planområdet.



Figur 17. Förslag 2 på dagvattenhantering för den södra delen av planområdet.

För den norra delen av planområdet är det begränsat med yta för rening och fördröjning av dagvattnet. På grund av detta kommer vägdagvattnet behöva fördröjas och renas i direkt anslutning till vägprofilen innan vidare avledning till övre Glömstadiket. Därefter rinner vattnet vidare till Orlången.

Fördröjningsbehovet för den norra delen av planområdet är 8 m³. Genom att vägen utformas med motveck så leds dagvattnet till ett 10 meter långt rörmagasin med diameter 1000 mm. Fördröjningsvolymen hos denna är ca 8 m³. Därifrån leds dagvattnet till en filterbrunn för rening innan vidare avledning till Övre Glömstadiket. Nivå på in- och utloppshöjd hos rörmagasinet och filterbrunnen ska studeras i samband med detaljprojektering. Föreslagen dagvattenhantering för den norra delen av planområdet redovisas nedan i figur 18.



Figur 18. Föreslagen dagvattenhantering för den norra delen av planområdet.

Föroreningsbelastningen från hela planområdet efter föreslagen rening beräknas minska i såväl halt som mängd jämfört med den befintliga föroreningsbelastningen, dock inte för Nickel och Kvicksilver som beräknas öka något. I de beräkningar nickel och kvicksilver ökar något har dock inte omvandlingen av befintliga Katrinebergsvägen tagits med, det vill säga att befintlig Katrinebergsväg utgår och ersätts med planförslaget, vilket innebär att befintlig Katrinebergsväg ersätts med gräs. Med befintlig Katrinebergsväg med i föroreningsberäkningarna bidrar inte planförslaget till att något ämne överskrider för detaljplanen.

Baserat på de beräkningar som gjorts i dagvattenutredningen bedöms allt dagvatten kunna avledas till Orlången utan att riskera att påverka den utslagsgivande kvalitetsfaktorn växtplankton (näringsämnespåverkan) och näringsämnen (totalfosfor) negativt. Detta med anledning av att totalfosfor inte bedöms öka efter rening med föreslagna dagvattenåtgärder, varken i halt eller mängd. Men eftersom det bedöms som möjligt att avleda dagvatten från den södra delen av planområdet till recipienten Albysjön föreslås det alternativet tillämpas. Detta skulle i sin tur innebära att belastningen på Orlången, som har en sämre ekologisk status än Albysjön, minskar något. Med föreslagna renande åtgärder, med Albysjön som recipient för den södra delen av planområdet och med Orlången som recipient för den norra delen av planområdet bedöms flödena ut från planområdet inte öka. Med föreslagna åtgärder kommer föroreningsmängden från planområdet inte öka, varken i halt eller i mängd. Detta medför i sin tur att möjligheten för recipienterna att klara sin status inte försämras och därmed

påverkas inte recipienternas möjlighet att nå sina miljökvalitetsnormer. Leds vattnet från den södra delen av planområdet till Albysjön istället för Orlången bedöms det dessutom bli en förbättring gentemot nuläget för Orlången.

Räddningstjänst

Södertörns brandförsvarsförbunds PM 608 och 609 angående framkomlighet och brandvattenförsörjning i nya planområden ska beaktas i projekteringen.

Planbestämmelser

GATA – Allmän platsmark som möjliggör för all form av fordonstrafik inklusive gång- och cykelvägar. Huddinge kommunen är huvudman för områden som regleras med GATA.

VÄG₁ – Allmän platsmark som möjliggör för både den kommunala överliggande cirkulationsplatsen och för Trafikverkets statliga väg under cirkulationen.

Planbestämmelsen utformas med ett prefix som tydliggör att det måste finnas en fri höjd om 4,7 meter mellan Trafikverkets väg och den överliggande cirkulationsplatsens underkant.

Träd₁ – Träd får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. Träden utgörs av större värdefulla ekar. Dessa ska i möjligaste mån bevaras. I gällande detaljplan skyddas dessa ekar med en n-planbestämmelse. I denna detaljplan skyddas dessa träd på nytt.

Upphävande – Områden i gällande detaljplan som upphävs. Dessa ytor blir alltså utan detaljplan. Syftet är med upphävandet är att möjliggöra för Trafikverkets vägplan.

Tidigare ställningstaganden

Regionplan

Den regionala utvecklingsplanen (RUF5 2050), antagen 2018, pekar på vikten av bättre tvärförbindelser som avlastar förbindelserna in mot de mest centrala delarna av regionen och stärker kopplingarna mellan delregionerna inom länet vilket bidrar till en bättre regional balans.

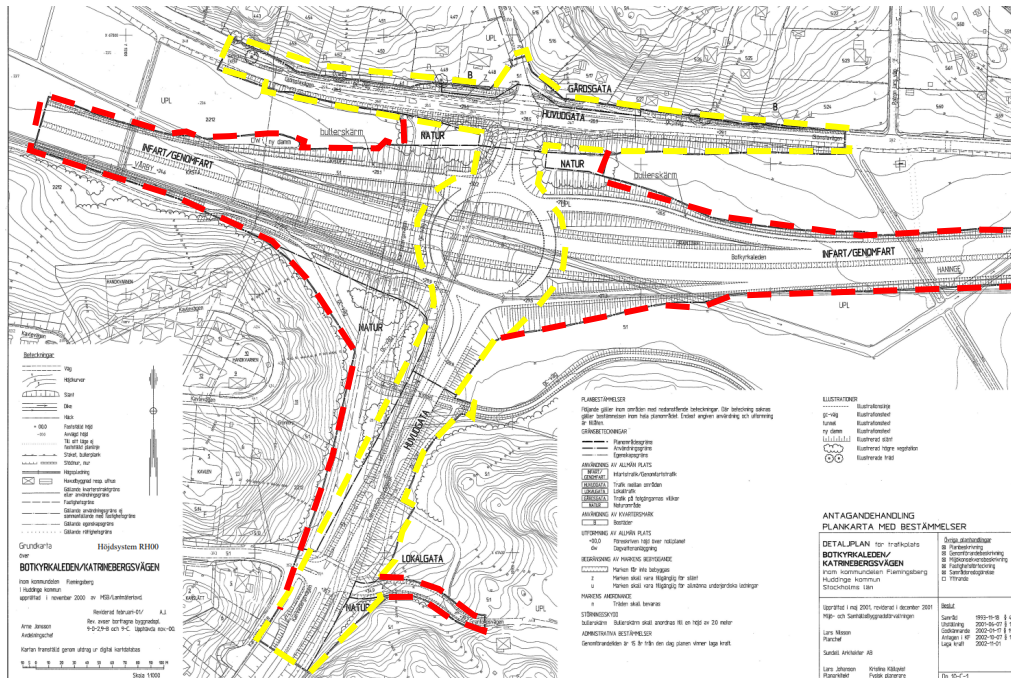
Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn utgör tillsammans med Norrortsleden en yttre tvärled för vägbunden trafik som knyter samman de regionala stadskärnorna med varandra i relationer som i nuläget inte har tillfredställande kopplingar.

Översiktsplan

Detaljplaner stämmer överens med Huddinge kommuns Översiktsplan, antagen 2014. Översiktsplanen pekar ut Tvärförbindelse Södertörn som viktig för att stärka infrastrukturen och knyta samman E4/E20 med de regionala stadskärnorna Haninge, Flemingsberg och Kungens kurva/Skärholmen för att sedan ansluta till Förbifart Stockholm och de regionala stadskärnorna i den norra länshalvan. Översiktsplanens tillhörande markanvändningskarta pekar även ut sträckningen för Tvärförbindelse Södertörn.

Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

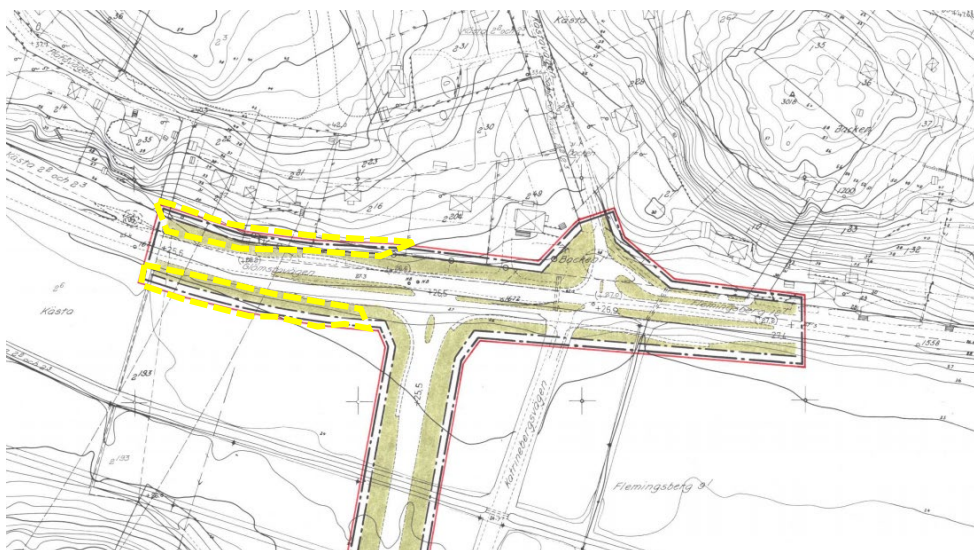
Gällande *detaljplan för trafikplats Botkyrkaleden/Katrinebergsvägen*, med aktbeteckning 0126K-13674, ersätts helt. Detaljplanen vann laga kraft 2002-10-31 och genomförandetiden har gått ut. Den del av detaljplanen som omfattar Tvärförbindelse Södertörn upphävs och den del som berör Katrinebergsvägen, överliggande cirkulationsplats och Glömstavägen regleras på nytt med allmän platsmark VÄG. Den gällande detaljplanen reglerar vilken höjd vägarna ska ligga på (plushöjd), och dessa höjder stämmer inte med dagens planering och detaljplanen behöver därmed ersättas.



Figur 19: Bild på gällande detaljplan 0126K-13674. Gul markering visar vilka delar av detaljplanen som ersätts med ny plan och röd markering visar de delar av detaljplanen som upphävs.

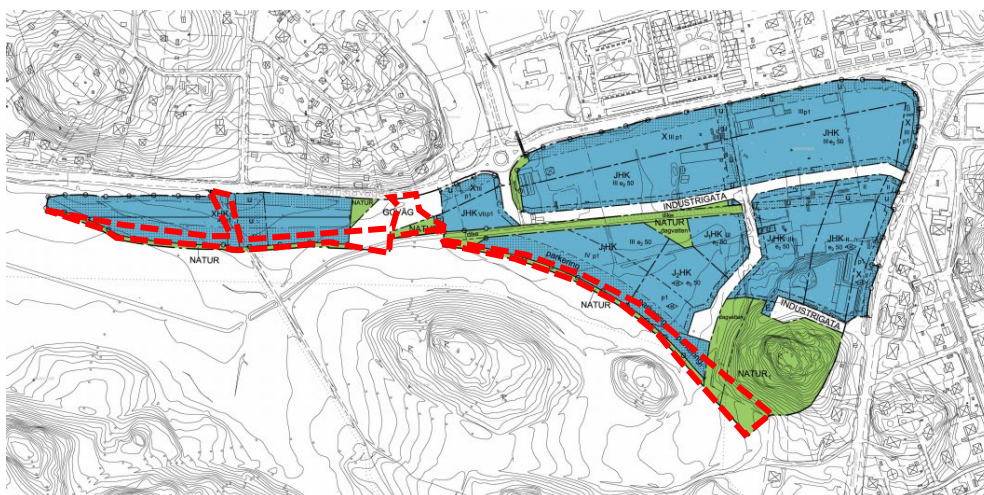
Syftet med den gällande detaljplanen var att reglera en ny trafikplats, Botkyrkaleden/Katrinebergsvägen. Utformningen av detaljplanen följde dåvarande Vägverkets arbetsplan för Södertörnsleden. Detaljplanen reglerar området som Infart/genomfart, huvudgata och natur. Den tidigare planerade Södertörnsleden ingick i en trafiköverenskommelse, det så kallade Dennispaketet, som innebar en satsning på trafiksystemet i länet fram till år 2005. Södertörnsleden ingick i Yttre Tvärleden och var uppdelad i två delar: Botkyrkaleden (aktuellt planområde) och Haningeleden.

Delar av gällande *stadsplan för Västra Flemingsberg IV (Katrinebergsvägen)*, med aktbeteckning 0126K-9637, ersätts av ny detaljplan. Denna stadsplan reglerar marken som park eller plantering samt gång och cykelväg. Denna del ersätts för att få en tydligare reglering av området.



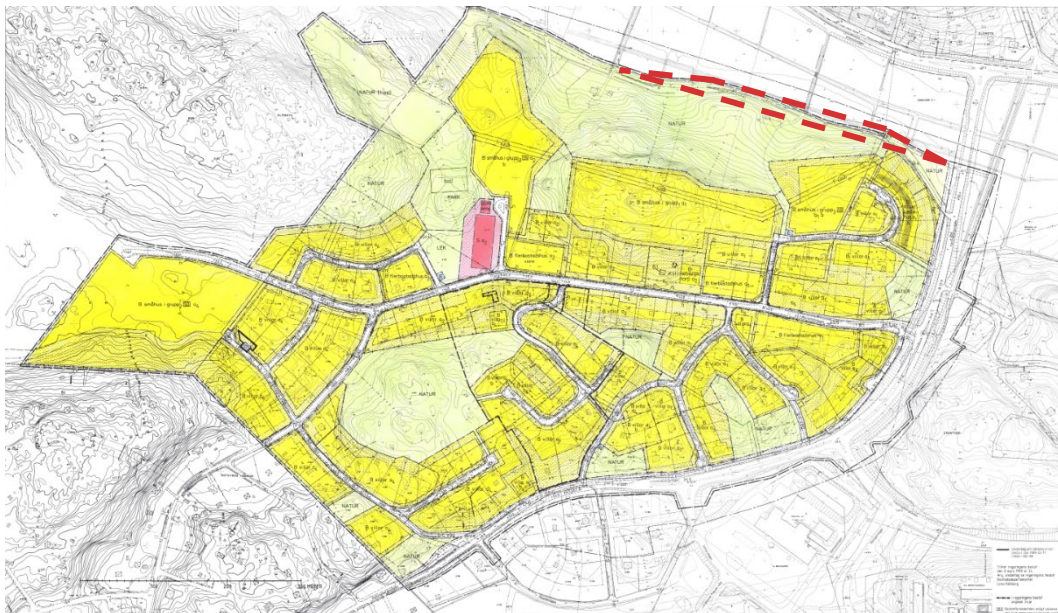
Figur 20: Bild på gällande detaljplan 0126K-9637. Gul markering visar ungefärliga gällande delar som vilka ersätts med ny detaljplan.

Det område som upphävs i detaljplan för Glömstadalen etapp I, med aktbeteckning 0126K-15826, regleras som natur, gång-cykelväg samt hantverk, småindustri och handel med småindustri. Dessa delar upphävs för att Tvärförbindelse Södertörn behöver ytan för att få till rätt radie på vägen. Genomförandetiden har gått ut i det östra området. I det västra området går genomförandetiden ut 2023-01-17. Huddinge kommun är ägare av marken.



Figur 21: Bild på gällande detaljplan 0126K-15826. Ungefärligt område som upphävs markerat i rött.

Delar av Detaljplan för Kästa, med aktbeteckning 0126K-11553, upphävs i planförslaget. Berört område regleras som Natur i den gällande detaljplanen och marken ägs av Huddinge kommun. Dessa delar upphävs för att Tvärförbindelse Södertörn behöver ytan för vägområde samt gång- och cykelväg. Genomförandetiden har gått ut.



Figur 22: Bild på gällande detaljplan 0126K-11553. Ungefärligt område som upphävs markerat i rött.

Planuppdrag för detaljplanen

Kommunstyrelsen beslutade 2017-05-31 § 43 att ge samhällsbyggnadsavdelningen i uppdrag att upprätta de detaljplaner som behövs för Tvärförbindelse Södertörn.

Undersökning och beslut om betydande miljöpåverkan

Enligt plan- och bygglagen och miljöbalken ska det till en detaljplan som bedöms medföra en *betydande miljöpåverkan* på miljön, hälsan och hushållningen med mark, vatten och andra resurser genomföra en *strategisk miljöbedömning* genom att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Kommunen gör den sammanvägda bedömningen att detaljplanen inte antas medföra betydande miljöpåverkan som avses i miljöbalkens 6 kap, med beaktande av miljöbedömningsförordningen (2017:966) 2 §. En miljökonsekvensbeskrivning, enligt 4 kap 34§ PBL behöver därför inte upprättas.

Motivet till ställningstagandet är att detaljplanen inte förväntas innebära några försämringar på MKN vatten, inga ökade flöden för 100-årsregn bedöms medföras av detaljplanen eftersom Glömstavägen är befintlig och Katrinebergsvägen ska flyttas i sidled, samt att de ökade bullernivåer som till följd av de nya vägarna i området sker till betydande del av Trafikverkets anläggningar och inte av Huddinge kommuns vägar. Vidare anses planförslaget inte innebära några förändringar i barriäreffekter eftersom Glömstavägen är befintlig samt att Katrinebergsvägen är befintlig och ska flyttas i sidled. Fysiska barriäreffekter sker därmed främst av Trafikverkets anläggningar och hanteras inom ramen för deras vägplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Vidare kommer kommunens anläggningar gå på bro (överliggande cirkulationsplats) över

Tvärförbindelse Södertörn, vilket innebär att eventuell påverkan på hydrologiska faktorer görs av Trafikverkets anläggningar. Den nya detaljplanen möjliggör för Trafikverkets nya väg och möjliggör för att i sidledes flytta den befintliga kommunala Katrinebergsvägen. Den främsta miljöpåverkan sker därmed från vägplanen. Katrinebergsvägen är befintlig och en flytt av denna i sidled innebär att en mer rigid dagvattenrening med diken och infiltrationsdamm uppförs. Påverkan på MKN vatten i recipient förväntas bli bättre än befintlig situation. Miljökonsekvenser från Tvärförbindelse Södertörn behandlas utförligt i Trafikverkets vägplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.



Genomförande

Påverkan på framkomligheten på det befintliga vägnätet till följd av byggnation av trafikplats Kästa bedöms bli förhållandevis liten. En omläggning av Glömstavägen behövs när cirkulationsplatsen byggs, men resten byggs i obebyggd terräng. Det befintliga dagvattendiket kommer att behöva läggas om delvis på grund av vägens placering. Diket kan komma att kulverteras tillfälligt under byggtiden. I området för trafikplatsen kommer marken att behöva stabiliseras med kalkcementpelare och viss pålning för brostöd och tråg. Etableringsytor förläggs i direkt anslutning till arbetsområdena. Även detta område ligger inom vattenskyddsområde varmed särskild hänsyn behöver tas. Hela området i Glömstadalen mellan Kästa och Backen kommer att beröras av bygget. Boende både i Kästa och Backen kan uppleva störningar av buller, trafik och damm. Påverkan och åtgärder utreds i kommande arbete. Tiden för att bygga trafikplats Kästa planeras till tre år.

Organisatoriska frågor

Planförfarande

Detaljplanen hanteras enligt plan- och bygglagen (2010:900) med dess lydelse från 2015-01-02. Planarbetet bedrivs med ett standardförfarande. Om det bedöms nödvändigt under planarbetets gång kan byte av förfarande ske till utökad planförfarande enligt PBL 2010:900. Ett planprogram bedöms inte nödvändigt.

Tidplan

Plansamråd	första kvartalet 2021
Granskning	andra kvartalet 2021
Antagande	fjärde kvartalet 2021
Laga kraft*	fjärde kvartalet 2021

Tidplanen är preliminär.

(*Om detaljplanen inte överklagas vinner den laga kraft cirka fyra veckor efter antagandebeslut)

Enligt Trafikverkets tidplan kan vägen börja byggas tidigast 2023 och färdigställandet av hela Tvärförbindelse Södertörn beräknas ta cirka tio år från byggstart.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dag detaljplanen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Huddinge kommun är huvudman för allmänna platser (Katrinebergsvägen och Glömstavägen) i detaljplanen. Trafikverket är huvudman för det statliga vägnätet (Tvärförbindelse Södertörn). Dialog pågår mellan Stockholm Vatten, Trafikverket och kommunen hur ansvaret för dagvattenhanteringen ska fördelas.

Kommunen ansvarar för driften för sina anläggningar och Trafikverket ansvarar för driften av sina anläggningar.

Trafikverket ansvarar för uppförande av samtliga vägar i projektet. Detta kommer regleras i ett eller flera till projektet tillhörande genomförandeavtal.

Ansvars- och kostnadsfördelning över färdigställandet av vägen regleras i ett eller flera tillhörande genomförandeavtal mellan Huddinge kommun och Trafikverket.

Avtal

Ett eller flera genomförandeavtal ska tecknas mellan Huddinge kommun och Trafikverket angående genomförande av Tvärförbindelse Södertörn inklusive de lokala väganlutningarna.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

I detaljplanen är gatumark utlagd som allmän platsmark (allmänt tillgänglig mark). Enligt plan- och bygglagen har kommunen som huvudman skyldighet och rättighet att förvärva all allmän platsmark. Huddinge kommuns förvärv av allmän platsmark kommer att ske genom fastighetsregleringar när detaljplanen har vunnit laga kraft.

All mark i planområdet, som regleras som allmän platsmark GATA och VÄG₁, är fastigheter som är i kommunal ägo. Därmed behöver inga fastighetsbildningar genomföras.

Ledningsrätt

Rätten att anlägga och underhålla allmänna ledningar kan tryggas genom ledningsrätt. I planområdet berörs fyra ledningsrätter som är till förmån för Vattenfall Eldistribution AB. Dessa är 0126K-12197.3, 0126K-13880.1, 0126K-15533.1 och 0126K-15792.1. Utöver detta berörs ett servitut som är till förmån för Stockholm Vatten och Avfall AB, 0126K-16948.1, och ett servitut som är till förmån för Södertörns Fjärrvärme AB, 0126K-11749.1. Befintliga ledningsrätter strider inte mot detaljplaneförslaget. Däremot kan vissa ledningar behöva flyttas eftersom markförläggning förutsätts ske i gatorna. I dessa fall behöver avtal tecknas mellan ledningsägaren och initiativtagaren till ledningsflytten.

Servitut

Ett servitut ger en fastighet rätt att utnyttja annan fastighet på ett visst sätt. Detaljplanen berör sex servitut som är till förmån för Stockholm Vatten och avfall AB. Dessa är 0126K-11749.2 (tunnel), 01-IM7-49/1779.1 (ledning), 01-IM7-49/2114.1 (Ledning), 01-IM7-49/2115.1 (ledning), 01-IM7-50/524.1 (ledning) och 01-IM7-72/5009.1 (tunnel). Detaljplanen berör även två servitut som är till förmån för Vattenfall Eldistribution AB. Dessa är D201800092494:1.1 (kraftledning) och D201800092495:1.1 (kraftledning). Konsekvenser och eventuell omprövning av servitut studeras i genomförandeskedet. Kostnad för eventuell omprövning av servitut och samverkan med rättighetsinnehavare i servitut ansvarar initiativtagaren till förändringen för.

Gemensamhetsanläggningar och marksamfälligheter

Inga gemensamhetsanläggningar eller marksamfälligheter berörs av planförslaget.

Markavvattningsföretag

I Glömstadalen fanns tidigare ett markavvattningsföretag för dike och båtudsområde. Det har upphävts och är inte längre gällande.

Ekonomiska frågor

Kommunalekonomiska konsekvenser

Gatuutbyggnaden inom planområdet utförs av Trafikverket och inga kostnader åläggs på kommunen.

Kommunen står för framtida driftkostnader för kommunens anläggningar.

Vatten och avlopp

Kostnad för eventuell flytt och omläggning av va-ledningar/tunnlar skall exploitören svara för och det ska regleras via genomförandeavtal mellan exploitören och Stockholm Vatten och Avfall AB.

Bygglov

Detaljplanen förväntas inte leda fram till bygglov.

El och tele m.m.

Eventuell flytt/förändringar av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall, men bekostas av initiativtagaren till förändringen. Vid behov av ledningsflytt ska kontakt med Vattenfall tas i god tid.

Ledningsägaren önskar så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Vid behov av att flytta ledningar för att möjliggöra exploatering ska den part som initierar åtgärden bekosta den.

Kostnader för miljöskyddsåtgärder

Trafikverket upprättar och står för kostnaden för samtliga kommunala anläggningar, inklusive anläggningar för dagvattenhantering. Inga kostnader åligger på kommunen för upprättande av miljöskyddsåtgärder i enlighet med planförslaget. Föreslagna bullerskärmar är Trafikverkets anläggningar och uppförs och driftas av Trafikverket. De bulleråtgärder som behöver upprättas inom ramen för kommunens åtgärdsprogram är inte en del eller konsekvens av denna detaljplan.

Drift av kommunala dagvattenanläggningar åligger på kommunen.

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

Inga tekniska utredningar behöver tas fram inom ramen för detaljplanen då Trafikverket ansvarar för uppförandet av kommunens anläggningar. Upprättande av tekniska utredningar för väganläggningarna sker inom ramen för Trafikverkets arbete med vägplanen.

Administrativa frågor

Detaljplanen har tagits fram av samhällsbyggnadsavdelningen under ledning av Henrik Nordström på plansektionen och i samarbete med Mark- och exploateringssektionen, Trafik- och landskapssektionen, kommunikationsavdelningen och Naturvårdsenheten. Planarbetet har bedrivits med konsultstöd genom Norconsult AB.

Henrik Nordström	Huddinge kommun	Planarkitekt
Lina Lundström	Iterio	Miljöplanerare
Jonas Lidbrink	Huddinge kommun	Miljöplanerare
Nicklas Johansson	Huddinge kommun	Ekolog
Anton Sjöblom	Huddinge kommun	Exploateringsingenjör
Marie Lasku	Konsult	Exploateringsingenjör
Cin Hui-Nilsson	Huddinge kommun	Trafikplanerare/HPL
Carina Lindqvist	Huddinge kommun	Kommunikatör
Carl-Henrik Barnekow	Norconsult	Uppdragsledande planarkitekt
Björn Gyllensten	Norconsult	Handläggande planarkitekt

Henrik Nordström

Planarkitekt

